Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

23 645 Openbaar vervoer

Nr. 634 BRIEF VAN DE MINISTER VAN ONDERWIJS, CULTUUR EN WETENSCHAP

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 september 2016

Op 17 december 2015 heeft de voorzitter van de Taskforce Beter benutten onderwijs en openbaar vervoer (mevrouw Jeannette Baljeu) de eindrapportage aan mij overhandigd. Dit eindrapport heb ik op dezelfde datum aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 23 645, nr. 609). In de begeleidende brief heb ik aangegeven samen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en met participatie van alle deelnemers de aanbevelingen verder uit te werken. Ik heb u ook toegezegd inhoudelijk op het eindrapport te reageren. Met deze brief doe ik, mede namens de Staatssecretaris van IenM, deze toezegging gestand (Kamerstuk 23 645, nr. 609).

Aanleiding

De Taskforce is ingesteld omdat de regering het belangrijk vindt dat de prijs/kwaliteit verhouding van het studentenreisproduct («de OV-studentenkaart») kritisch wordt onderzocht. De regering wil het bestaande reisproduct behouden en is van mening dat de prijs van het OV-contract tussen rijksoverheid en openbaarvervoerbedrijven kan dalen. De opdracht van de Taskforce was om met concrete voorstellen te komen om de rijksuitgaven aan het studentenreisproduct op € 750 mln. per jaar te maximeren vanaf 2025 met als tussenliggende stap tot € 850 mln. in 2020 (beide bedragen prijspeil 2014). De middelen die de rijksoverheid bespaart op het OV-contract zullen terugvloeien naar onderwijsinstellingen om te worden geïnvesteerd in de kwaliteit van het (hoger) onderwijs en aan onderwijs gerelateerd onderzoek.

kst-23645-634
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Eindrapportage Taskforce Beter benutten onderwijs en openbaar vervoer

De eindrapportage van de Taskforce bevat tien aanbevelingen (ik verwijs u voor een nadere toelichting naar de bijlage bij deze brief)[1]:

1. *Behoud de OV-studentenkaart in z'n huidige vorm. Het evaluatiemoment is 2025, waarin bepaald wordt of de maatregelen gepresenteerd door de Taskforce hun beoogde uitwerking hebben.*
2. *Voeg het criterium OV-studentenmobiliteit toe aan de Meerjarenafspraken Energie Efficiency voor het hoger onderwijs, waarbij het Ministerie van OCW en de mbo-instellingen aansluiting zoeken bij de betreffende convenanten.*
3. *Ontwikkel een benchmark «benutten van gebouwen» voor onderwijsinstellingen.*
4. *Richt de inzet op verschuiving van spits naar dal en de vermindering van het aantal kilometers op de hoofdstromen van het openbaar vervoer.*
5. *Zet de samenwerking tussen OCW en IenM voort en kom tot een gezamenlijk plan van aanpak voor de komende jaren.*
6. – *Neem studenten mee als aparte doelgroep in het mobiliteitsbeleid zoals dat met de aanpak werkgevers, werknemers ook is gebeurd.*
   – *Zorg ervoor dat in de besprekingen over toekomstige concessies afspraken worden gemaakt over hoe om te gaan met studentenmobiliteit.*
7. *Sluit aan / maak regionale overlegtafels waar regionale bestuurders verantwoordelijk voor vervoer, vervoerders, onderwijsinstellingen en studentenvertegenwoordigers met elkaar de bereikbaarheid verbeteren.*
8. *Bij de onderhandelingen over het OV-studentenkaartcontract afspraken maken over:*
   – *gebruik van OV-chipkaartgegevens als basis voor de herijking*
   – *de verwerking van financiële effecten van aantoonbare verschuivingen in reiziger-kilometers van spits naar dal vanaf 2020, bijvoorbeeld door een aanpassing van de prijs per kilometer.*
9. *Besteed de vrijgekomen middelen als gevolg van deze maatregelen vanaf 2017 tot 2025 aan investeringen in pilots en convenanten Meerjarenafspraken Energie Efficiency. Voeg vanaf 2025 de vrijgekomen middelen toe aan de lump sum voor investeringen in de kwaliteit van het onderwijs.*
10. *Onderwijsinstellingen, studentenorganisaties en de medezeggenschap werken gezamenlijk aan het doelmatiger omgaan met de OV-studentenkaart en het beter benutten van de gebouwen van de onderwijsinstellingen.*

In nauwe samenwerking met het Ministerie van IenM zijn de afgelopen maanden gesprekken gevoerd met studentenorganisaties, vervoerders, decentrale overheden en onderwijsinstellingen. Daarbij zijn zowel landelijke organisaties, maar juist ook de regionale voorlopers in de aanpak uitgenodigd. In deze gesprekken is gezocht naar de beste manier om de tien aanbevelingen om te zetten in een concrete aanpak voor de komende tien jaar. Eerst is het draagvlak verkend en zijn door de partners prioriteiten aangegeven; daarna zijn deze prioriteiten omgezet in de contouren van een plan van aanpak voor zowel de korte als de lange termijn.

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Het is goed om te zien dat in verschillende regio's al door de partijen wordt samengewerkt op basis van regionaal maatwerk. Ik geef daarvan graag enkele voorbeelden.

In Zwolle heeft bij het Deltion College een geslaagde pilot met afstandsleren tot nieuwe educatieve inzichten geleid voor zowel studenten als onderwijzers, die aanleiding hebben gegeven tot een verdere ontwikkeling van deze aanpak. Een bijkomend voordeel van deze pilot is dat het openbaar vervoer in Zwolle minder gebruikt hoefde te worden door studenten. Ik zie in deze pilot een interessant voorbeeld waarbij onderwijsvernieuwing hand in hand kan gaan met het beter benutten van het openbaar vervoer.
Op 16 februari 2016 hebben de Hogeschool Utrecht en de provincie Utrecht, in mijn aanwezigheid, op het Science Park een convenant gesloten met als gezamenlijk doel de bereikbaarheid te verbeteren. Hogeschool Utrecht richt zich op spreiden van het studentenaanbod waarmee de druk in de spitsen mogelijk afgezwakt kan worden. Een ander mooi voorbeeld is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar die alle relevante partners rond de tafel brengt, waaronder vertegenwoordigers van de 77.000 Groningse studenten op MBO, HBO en Universiteit. Het doel van deze samenwerking is onder meer om de komende jaren tijdens de werkzaamheden aan weg en spoor gezamenlijk de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen in Groningen te waarborgen.

Uitgangspunten vervolgaanpak

Op basis van de vele gesprekken die zijn gevoerd, concludeer ik dat er een aantal uitgangspunten is om een succesvolle vervolgaanpak te realiseren:
- Aanbeveling 1 van de Taskforce wordt door alle partijen gezien als randvoorwaardelijk voor een succesvolle uitwerking van de andere aanbevelingen. Deze aanbeveling adviseert het studentenreisproduct, («de OV-studentenkaart») in zijn huidige vorm te behouden.
- De uitdagingen die onderwijsinstellingen, studenten, vervoerders en decentrale overheden ervaren zijn zeer divers van aard. Van regio tot regio verschillen de uitdagingen sterk van elkaar. Alle partijen zijn het er daarom over eens dat de eerste stap het uitbouwen van de al ingezette regionale aanpak is (aanbeveling 7). De Ministeries van OCW en IenM moeten dit faciliteren, de randvoorwaarden meegeven en zorgdragen voor het verbinden van de *best practices*, zodat regio's van elkaar kunnen leren. Deze weg van de geleidelijkheid biedt de komende tien jaar de meeste kans op succes. Het opzetten en uitbouwen van dit netwerk van succesvolle regionale tafels verdient prioriteit boven landelijke initiatieven of een landelijk plan van aanpak dat als blauwdruk van bovenaf wordt opgelegd. Regionaal maatwerk is nodig. Bij het uitbouwen van dit netwerk zal zoveel mogelijk aangesloten worden bij de regionale samenwerking die hiervoor op veel plekken al bestaat dankzij het programma Beter Benutten van het Ministerie van IenM. Binnen dit programma is immers al jarenlange ervaring opgedaan met geleidelijke gedragsverandering via pilots en regionale samenwerkingsvormen.
- Partijen hebben aangegeven dat aan deze tafels (regionale) vervoerders, onderwijsinstellingen, studenten en (de)centrale overheden periodiek met elkaar in open gesprek treden. Daarbij gaat het er om vanuit de kernwaarden (namelijk kwaliteit van het onderwijs, bereikbaarheid en leefbaarheid) te werken aan het Beter Benutten van de gebouwen van onderwijsinstellingen en openbaar vervoer, en wensen en belangen van alle partijen met elkaar af te stemmen. Alle partners hebben belang bij het adequaat oplossen van de regionale problematiek en hebben herhaaldelijk bereidheid getoond om mee te denken aan het vinden van oplossingen. Regionaal maatwerk is belangrijk,

omdat niet alleen de uitdagingen maar ook de gewenste oplossingen per regio kunnen verschillen. Zo kan in de ene regio het stimuleren van fietsgebruik een goede oplossing zijn, terwijl in een andere regio een aanpassing in een lesrooster effectiever is.
- In aansluiting op deze regionale netwerken is er behoefte aan een landelijk coördinator en een landelijk overleg om vragen vanuit de regiotafels te kunnen bespreken. Dit landelijk overleg moet als verbinding fungeren tussen regionale en landelijke bestuurders en vertegenwoordigers van betrokken partijen. Ook moet het stimuleren dat *good practices* worden uitgewisseld. De rol van landelijk coördinator zal vanaf 1 oktober aanstaande worden vervuld door dhr. Maarten van Poelgeest. Hij zal worden ondersteund door medewerkers van mijn ministerie en het Ministerie van IenM.
- Van belang is dat er in de regio geëxperimenteerd kan worden binnen de kaders van aanbeveling 1 van de Taskforce, namelijk het behoud van het studentenreisproduct in de huidige vorm. Daarom zal een experiment in de regio waarbij lokaal of regionaal aanpassingen in het gebruik van het studentenreisproduct worden beproefd altijd op basis van vrijwilligheid plaats dienen te vinden, met inachtneming van de overeenkomst tussen OCW en vervoerders. Ik acht het daarbij essentieel dat in alle gevallen ook lokale studentenvertegenwoordigers betrokken zijn bij experimenten en onderdeel zijn van de regionale tafels.

  Daarnaast is het belangrijk dat de projecten waarbinnen geëxperimenteerd wordt goed worden gemonitord en geëvalueerd, zodat achteraf goed beoordeeld kan worden of de aanpak in een bepaalde regio succesvol is geweest en of de aanpak in een andere regio wellicht ook zou kunnen werken.
- Voor het goede gesprek tussen regionale partijen en om passende maatregelen te kunnen nemen, is inzicht nodig in de regionale vervoersstromen en met name de studentenmobiliteit. De mate waarin de betrokken partijen dit inzicht hebben, verschilt per regio. Ik vind het belangrijk dat elke regionale tafel inzicht heeft in deze vervoersstromen, zodat er een gezamenlijke analyse gemaakt kan worden van de maatregelen die het meeste effect hebben en doelmatig zijn. De vervoerders en decentrale overheden beschikken over deze informatie en aan hen zal ik vragen deze te delen met hun regionale tafel.

Fasering vervolgaanpak

In lijn met de gesprekken die er de afgelopen maanden zijn gevoerd en de bovengenoemde uitgangspunten, kies ik er voor om de komende periode in te zetten op het creëren van een regionale samenwerkingsstructuur waarbij zoveel mogelijk aangesloten wordt bij bestaande gremia (bijvoorbeeld de bestaande Beter Benutten tafels). In aanvulling daarop zal ik de landelijk coördinator de opdracht geven te stimuleren dat in 2017 en 2018 de regionale samenwerkingsstructuren worden uitgebouwd totdat er een landelijke dekking is bereikt van regio's die aan de slag zijn met bovengenoemde vraagstukken rondom studentenmobiliteit.

In de periode 2017 tot 2025 zullen middelen die vrijkomen als gevolg van de bovengenoemde maatregelen worden geïnvesteerd in regionale initiatieven (zoals bijvoorbeeld pilots). Dat laat onverlet dat de opbrengsten tot 2025 ook geïnvesteerd zullen worden in de kwaliteit van het hoger onderwijs en onderwijs gerelateerd onderzoek.

Tevens zal in 2017 en 2018, mede op basis van de ervaringen die worden opgedaan door de landelijk coördinator en de regionale tafels, worden bezien op welke wijze in de volgende fase uitwerking kan worden gegeven aan de aanbevelingen.

Om de door de Taskforce ingezette beweging naar een zuiniger gebruik van het studentenreisproduct verder te stimuleren en faciliteren, heeft mijn ministerie besloten een budget beschikbaar te stellen om samen met de regionale partijen te investeren in de vervolgaanpak. De «Stimuleringsmiddelen onderwijs & OV» bedragen maximaal € 500.000,– in 2017 en maximaal € 500.000,– in 2018.

De Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap,
M. Bussemaker